

# 2024年度（令和6年度）第1回

## バス共創プラットフォーム

日時：2024年（令和6年）7月23日（火）15：00～  
場所：iti SETOUCHI 福山市西町一丁目1-1（1階）

### 次 第

#### 1. 開 会

#### 2. 議 事

（1）役員資料1の選出

#### 3. 説明内容

（1）福山・笠岡地域公共交通計画（目的の共有）

（2）連携・協働のあり方、イメージ

（3）公共交通（バス路線）の現状等

#### 4. 意見交換

#### 5. 今後の予定

#### 6. 閉会



## バス共創プラットフォーム設置要綱

## (目的)

第1条 バス共創プラットフォーム（以下「プラットフォーム」という。）は、福山・笠岡地域公共交通活性化協議会規約（以下「規約」という。）第10条第1項の規定に基づき設置し、行政、交通事業者などの関係機関が連携・協働して利用促進策を策定・実施することにより、だれもが使いやすい、安心して移動ができる公共交通網（バス交通）の確立を目的とする。

## (所掌事務)

第2条 プラットフォームは、前条の目的を達成するため次の事項を行う。

- (1) 路線バスの具体的な利用促進策の検討、とりまとめ
- (2) 前号によりとりまとめた利用促進策の実施、検証
- (3) 前2号に掲げるもののほか、プラットフォームの目的を達成するために必要なこと。

## (組織)

第3条 プラットフォームは、規約第10条第3項に規定する部会長として会長を、副部会長として副会長を置き、委員をもって組織する。

## (委員)

第4条 プラットフォームの委員は、別表1に掲げる関係機関等の代表者若しくは当該代表者に指名された者とする。

## (会長及び副会長)

第5条 会長及び副会長は、委員の互選により定める。

- 2 会長は、プラットフォームを代表し、会務を総括する。
- 3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるとき又は会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。

## (会議)

第6条 プラットフォームの会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長が議長となる。

- 2 会議は、委員の過半数が出席しなければ会議を開くことができない。
- 3 会議の議決は、出席委員（第4項に規定する代理人を含む。）の過半数で決し、可否同数のときは議長の決するところによる。
- 4 委員は、会議に代理人を出席させることができる。ただし、学識経験者の委員はこの限りでない。
- 5 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

## (書面審議)

第7条 会長は、緊急その他やむをえない事情により会議を開催することができないと認めるときは、書面審議により、議事を決することができる。

(意見の聴取)

第8条 プラットフォームは、必要があると認めるときは、委員以外の者の会議への出席を求め、その説明又は意見を聴くことができる。

(分科会)

第9条 第2条各号に掲げる事項について専門的な調査、検討その他必要な調整等を行うため、必要に応じプラットフォームに分科会を置くことができる。

2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(庶務)

第10条 プラットフォームの庶務は、福山市建設局都市部都市交通課において処理する。

(委任)

第11条 この要綱に定めるもののほか、プラットフォームの運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この要綱は、2024年（令和6年）7月12日から施行する。

別表第1（第4条関係）

区 分	関係機関等	備 考
学識経験者	公共交通に精通した大学教授等	
メンバー	株式会社中国バス	
	鞆鉄道株式会社	
	株式会社井笠バスカンパニー	
	北振バス株式会社	
	一般社団法人広島県タクシー協会東部支部	
	西日本旅客鉄道株式会社	
	福山市自治会連合会	
	社会福祉法人福山市社会福祉協議会	
	福山商工会議所	
	連合広島東部地域協議会福山地区連絡会	
	広島県高等学校 PTA 連合会福山地区連合会	
	国土交通省中国地方整備局福山河川国道事務所	
	広島県地域政策局公共交通政策課	
	広島県東部建設事務所工務第一課	
	福山市	

バス共創プラットフォーム 委員名簿

2024年（令和6年）7月12日時点

区分	関係機関等	役職	名前	備考
学識経験者	呉工業高等専門学校	教授	神田 佑亮	
	山口大学	准教授	鈴木 春菜	
メンバー	株式会社中国バス	取締役運輸部長	宇田 雅英	
	鞆鉄道株式会社	取締役旅客 運送事業部長	神原 昌弘	
	株式会社井笠バスカンパニー	常務取締役	石川 亮	
	北振バス株式会社	専務取締役	吉本 伸久	
	一般社団法人広島県タクシー協会東部支部	理事	富田 直也	
	西日本旅客鉄道株式会社	地域交通課長	山口 晃弘	
	福山市自治会連合会	副会長	河上 正次	
	社会福祉法人福山市社会福祉協議会	常務理事兼 事務局長	小野 裕之	
	福山商工会議所	産業振興部長	後藤 裕正	
	連合広島東部地域協議会福山地区連絡会	事務局長	橋本 敬治	
	広島県高等学校PTA連合会福山地区連合会	福山地区 連合会長	佐野 公章	
	国土交通省中国地方整備局 福山河川国道事務所	調査設計課長	速水 優一	
	広島県地域政策局公共交通政策課	公共交通政策課長	丸石 圭一	
	広島県東部建設事務所工務第一課	工務第一課長	行迫 孝治	
	福山市	都市部長	難波 和通	

# バス共創プラットフォーム資料 第 1 回

2024年7月23日

## 1 ビジョン

「暮らしを支える持続可能な地域公共交通サービスの実現」

## 2 基本方針

(1) 実行性のある利用促進策

(2) 連携協働による地域公共交通サービスの提供

(3) まちづくりと一体となった持続可能なネットワークの構築

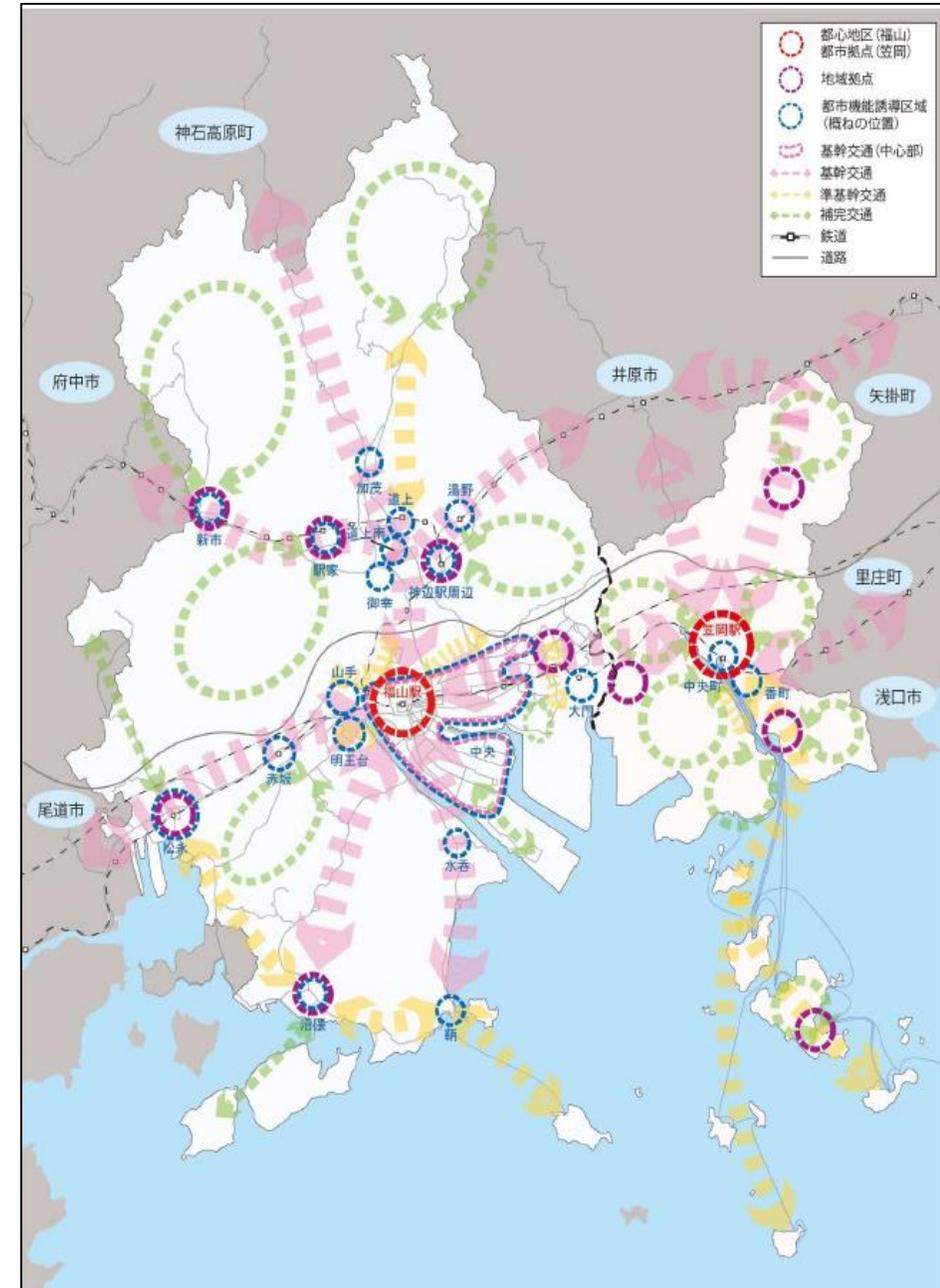
⇒地域公共交通ネットワークの配置方針（別紙）

(4) 新たな技術の活用による地域公共交通サービスの向上

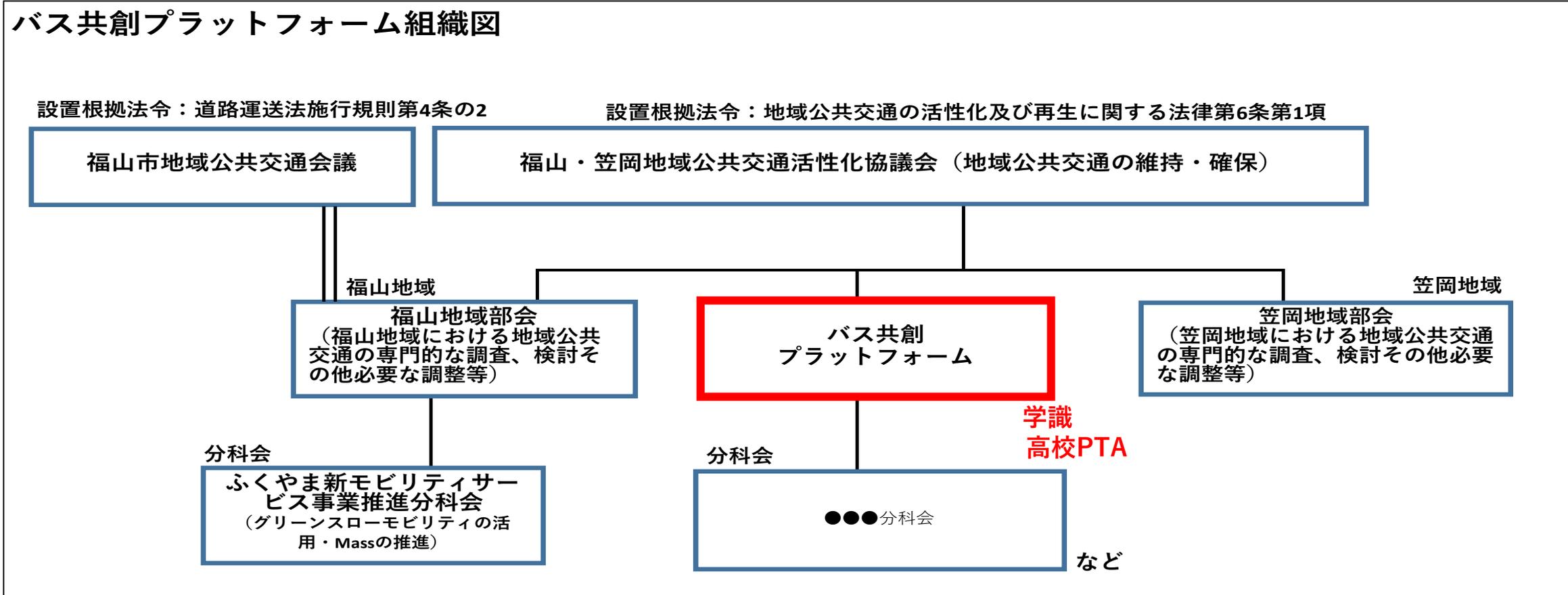
⇒公共交通が支える理想のまち姿を描こう

### 3 地域公共交通ネットワークの配置方針

分類	配置	交通モード	機能・役割
基幹交通	都市間	路線バス (高速バス含む) 鉄道	都心地区・都市拠点と近隣市町との広域移動を担うネットワーク
	拠点間	路線バス 鉄道	都心地区・都市拠点間又は都心地区・都市拠点と地域拠点や都市機能誘導区域との移動を担い、多くの人流を支えるネットワーク
	中心部	路線バス	都心地区・都市拠点および都市機能誘導区域のエリア内の移動を担い、多くの人流を支えるネットワーク
準基幹交通	拠点間	路線バス 航路	上記以外で、地域拠点や都市機能誘導区域および主要な市街地や住宅地、離島等を連絡し、地域の日常生活を支えるネットワーク
補完交通	地域内	路線バス 乗合タクシー タクシー 自家用旅客有償運送	主に、郊外部等の市街地・集落と、基幹交通や準基幹交通を連絡し、移動需要の比較的小さい地域の日常生活を支える交通サービス



# 2 プラットフォームの体制

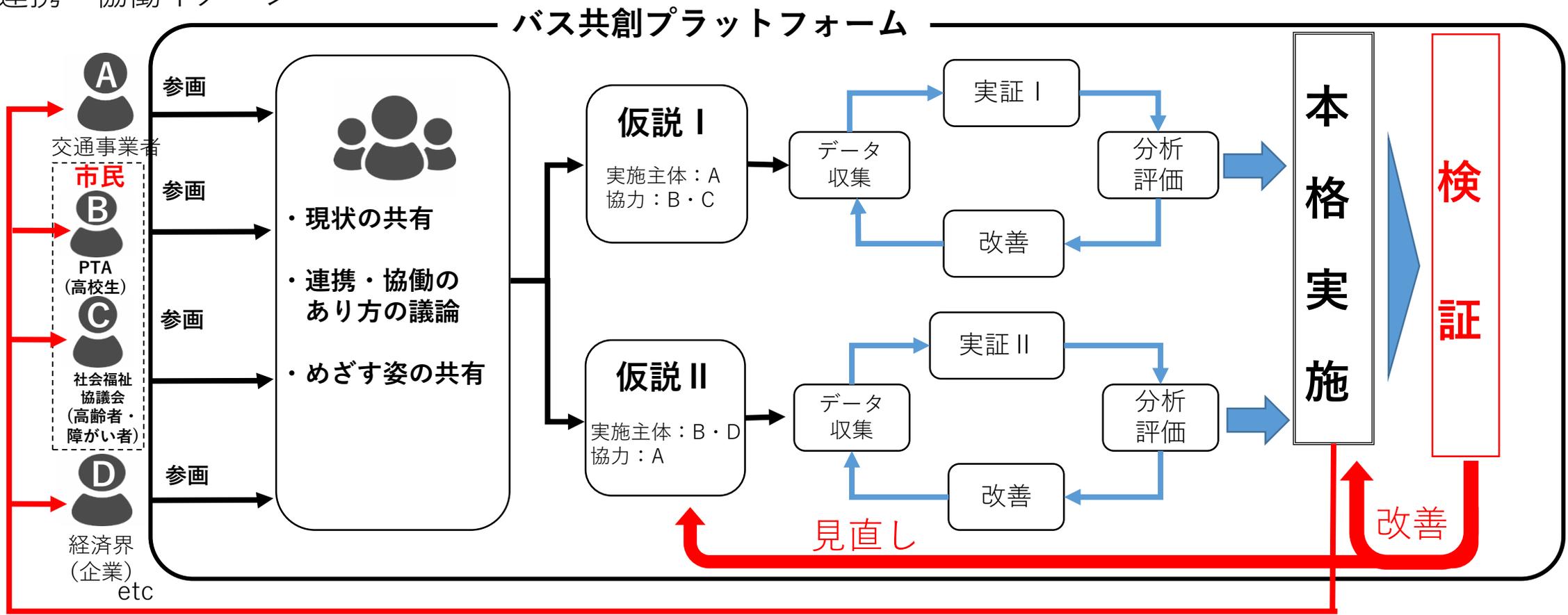


### 3 プラットフォームの目的・連携協働のイメージ

#### (1) 目的

「福山・笠岡地域公共交通計画」に定めた利用促進策など各種事業を着実に実行するため、バス事業者、鉄道事業者などの関係機関が連携・協働して取り組むことにより、だれもが使いやすく、安心して移動ができる公共交通網（バス交通）を実現するため、具体的な計画と施策を取りまとめ実施体制を確立する。

#### (2) 連携・協働イメージ



(3) 目標 ①交通手段の確保 ②渋滞緩和 ③CO2削減 ④利用者増による持続可能な公共交通 etc

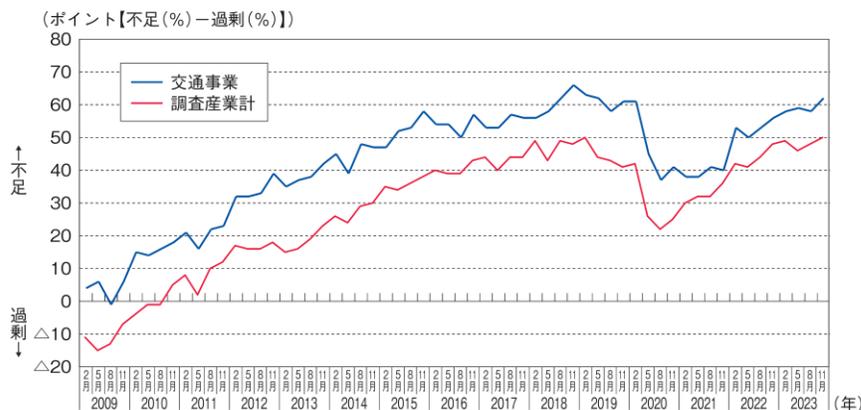
- 具体的な事業をつくる
- 自らがプレーヤーとなって、具体的なアクションを  
起こす
- 参加者全員が当事者意識をもって何ができるか議論  
する
- 行政、交通事業者、各団体の役割を整理し、チーム  
となって取り組む
- バス共創プラットフォームが事業主体です

# 4 公共交通の現状（全国等）

## (1) 運輸業界における人材不足

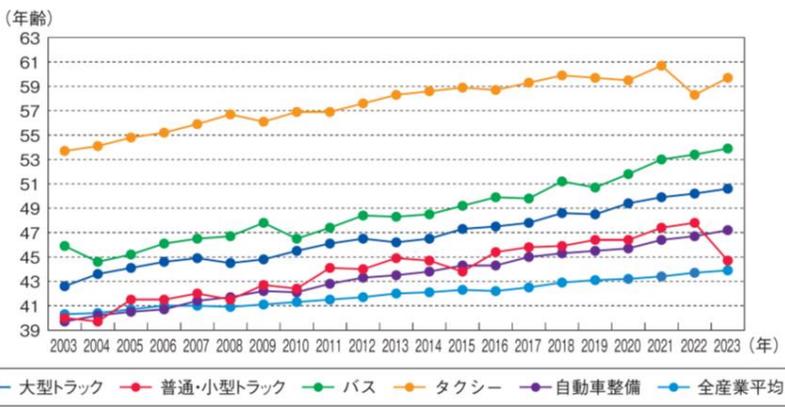
- 交通事業の労働者不足感は他産業と比較して高い
- バスやタクシーなどの労働者の平均年齢は全産業平均と比較して高く、今後は人材不足が懸念される。
- 2024年度からドライバーの時間外労働の上限規制が設けられること（いわゆる2024年問題）により、人材不足がより加速することが懸念される。

図表1-2-2-6 常用労働者の過不足判断D.I.の推移



注：交通事業は運輸業、郵便業。  
資料：厚生労働省「労働経済動向調査」から国土交通省総合政策局作成

図表1-3-1-6 自動車運送事業等における労働者の平均年齢の推移



注1：調査産業計のデータを「全産業平均」としている。  
注2：「自動車整備」を除く各数値は、2020年から推計方法を変更し、かつ、役員者を含んでいる。  
資料：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、(一社)日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」から国土交通省物流・自動車局作成

令和5年度交通の動向（交通政策白書）より

## (2) 2024年問題「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の改正

令和6年4月～適用

トラック運転者の改善基準告示が改正されます!

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されます

1年の拘束時間	1か月の拘束時間	1日の休息期間
改正前(年換算) 3,516時間	改正前(月換算) 原則：293時間 最大：320時間	改正前 継続8時間
改正後 原則：3,300時間 最大：3,400時間	改正後 原則：284時間 最大：310時間	改正後 継続11時間を基本とし、継続9時間

自動車運転の業務(ドライバー)に年960時間の上限規制が適用されます

厚生労働省 国土交通省

●詳しい情報や相談窓口はこちら  
厚生省 改善基準告示 検索

詳しくは裏面へ

2024年（令和6年）4月から適用  
（厚生労働省HPより）

### (3) 日本版ライドシェア

## 自家用車活用事業とは

#### 【概要】

- 「自家用車活用事業（いわゆる「日本型ライドシェア・日本版ライドシェア」）」は、タクシーが不足する地域、時期、時間帯において、その不足分を補うため、タクシー事業者の管理の下で、地域の自家用車・一般ドライバーを活用して有償で運送サービスを提供するものであり、道路運送法第78条第3号の「公共の福祉のためやむを得ない場合」とする取扱いで本年4月1日より実施。

#### 【制度創設の経緯】

- 地域交通の「担い手」や「移動の足不足」といった深刻な社会問題に対応するため、「デジタル行財政改革 中間とりまとめ」（令和5年12月20日デジタル行財政改革会議決定）において、タクシー事業者の管理の下で、地域の自家用車や一般ドライバーを活用し、タクシーが不足する分の運送サービスを供給すること（道路運送法第78条第3号に基づく制度の創設）が決定。

#### 地域の自家用車・ドライバーの活用（道路運送法第78条第3号関係）

地域の自家用車・ドライバーを活用した運送サービスの提供を可能とする制度を導入		
ご意見	改革内容	実施時期
<ul style="list-style-type: none"> <li>○移動需要は変動性が高く、タクシー不足が顕在化しているケースがある</li> <li>○安全を確保しつつ、ドライバー不足を補完できるよう、新たな制度を創設すべき</li> <li>○実効性あるドライバー確保を可能にするため、様々な働き方ができるようにすべき</li> <li>○新たな事業者が参入できるようにすべき</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ タクシー配車アプリデータを活用して、<b>タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定</b></li> <li>➤ これに基づき、<b>地域の自家用車・ドライバー</b>を活用して、タクシー事業の一環として運送サービスを提供する</li> <li>➤ 安全の確保を前提に、労働条件など担い手確保に必要な要素を考慮して、雇用契約に限らず検討</li> <li>➤ 既存のタクシー事業者以外の新たな事業者が新規参入できる環境の整備について検討</li> </ul>	年度内に制度を創設し、速やかに実施  上記の制度設計と併せて検討 上記の制度設計と併せて検討

地域の自家用車・ドライバーを活用して、データに基づき不足分を供給

## デジタル田園都市国家構想の実現に向けた新たな主要KPI

2030年度までに全ての地方公共団体がデジタル実装に取り組むことを見据え、  
デジタル実装に取り組む地方公共団体を、2024年度までに1,000団体、2027年度までに1,500団体とする。

### 地方のデジタル実装に向けたKPI

デジタルの力を活用して地方の社会課題解決に向けた取組を  
加速化・深化するため、以下のKPIを位置付け。

- サテライトオフィス等を設置した地方公共団体  
：1,000団体（2024年度まで）、1,200団体（2027年度まで）
- 企業版ふるさと納税を活用したところのある地方公共団体  
：1,500団体（2027年度まで）
- デジタル技術も活用し相談援助等を行うこども家庭センター  
設置市区町村：全国展開（1,741市区町村）を目指す
- 1人1台端末を授業でほぼ毎日活用している学校の割合  
：100%（小学校18,805校、中学校9,437校）（2025年度）
- 新たなモビリティサービスに係る取組が行われている地方公共  
団体：700団体（2025年まで）
- 物流業務の自動化・機械化やデジタル化により、物流DXを実現し  
ている物流事業者の割合：70%（約3万5千事業者）（2025年度）
- 3D都市モデルの整備都市：500都市（2027年度まで）等

地方のデジタル実装を  
下支え

### デジタル実装の基礎条件整備に関するKPI

デジタル実装の前提となる取組を国が強力で推進するため、以下の  
KPIを位置付け。

- 光ファイバの世帯カバー率：99.9%（2027年度）
- 5Gの人口カバー率：95%（2023年度）、  
97%（2025年度）、99%（2030年度）
- 地方データセンター拠点の整備：十数か所（5年程度）
- 日本周回の海底ケーブル（デジタル田園都市スーパーハイウェイ）  
の整備：完成（2025年度）
- デジタル推進人材の育成：230万人（2022～2026年度累計）
- デジタル推進委員の取組：現在2万人強→5万人（2027年度まで）  
等

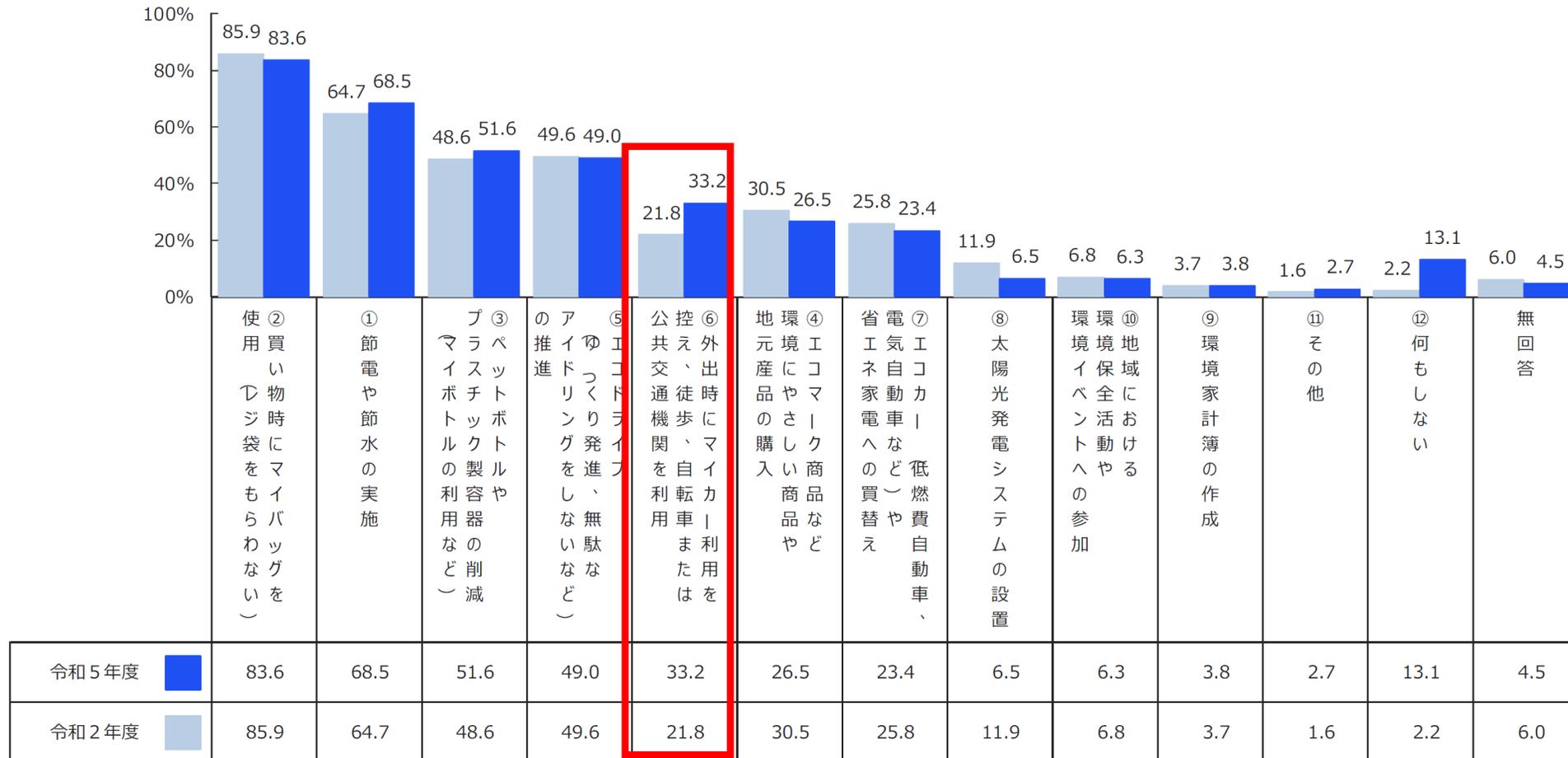
### 地域ビジョンの実現に向けたKPI

地域ビジョンの実現に向け、以下のKPIを位置付け、全都道府県でデジタル実装の姿が実感できるよう、全国津々浦々で地域ビジョンのモデルを  
実現するため、政府一丸となって後押し。

- スマートシティの選定数：100地域（2025年まで）
- 「デジ活」中山間地域の登録数：150地域（2027年度まで）
- 脱炭素先行地域の選定及び実現：2025年度までに少なくとも100か所選定し、2030年度までに実現
- 地域限定型の無人自動運転移動サービスの実現：50か所程度（2025年度目途）、100か所以上（2027年度まで） 等

## (5) 環境意識の高まり

- ・ 広島県の世論調査によれば、環境に配慮した取組として、公共交通機関を利用していると回答した人は前回調査（R2）と比較して11.4ポイント増加している。環境に配慮する意識を持つ人が増えてきていることが推測される。



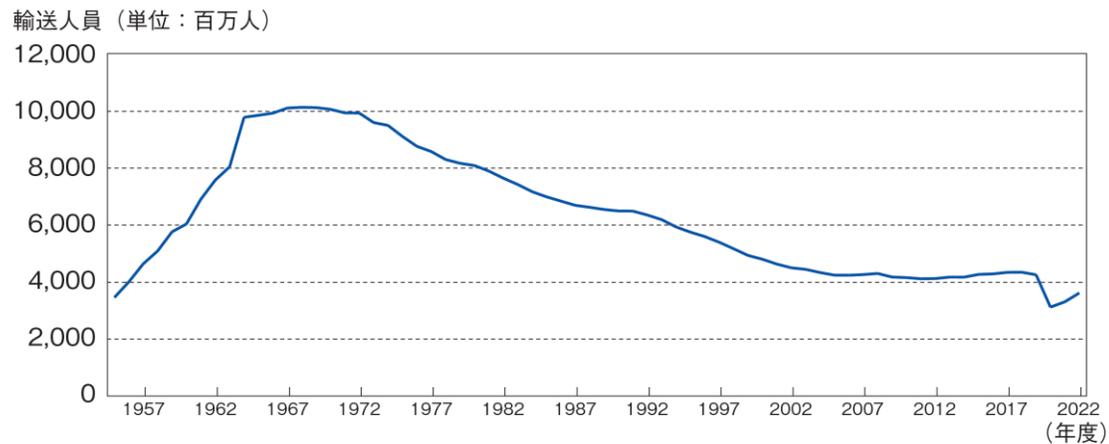
# 5 バスの現状（全国）

## (1) 全国の路線バスの利用者数

- ・ ライフスタイルの変化等による長期的な需要の減少に加え、新型コロナウイルスの影響等により、輸送人員、運送収入が大きく減少している。
- ・ 2021年度に増加に転じるも、コロナ前の状況までは回復していない。

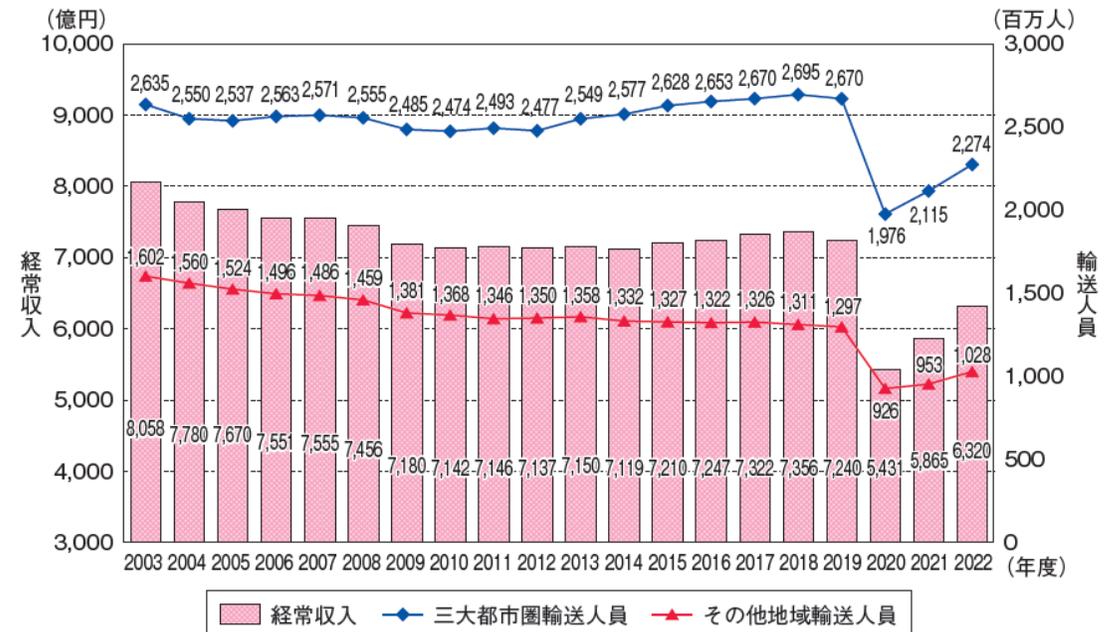
## (2) 全国の路線バスの輸送人員、経常収支の推移

一般路線バス輸送人員の推移



資料：「自動車輸送統計調査」から国土交通省総合政策局作成

都市部・地方部別の一般路線バスの輸送人員、経常収入の推移



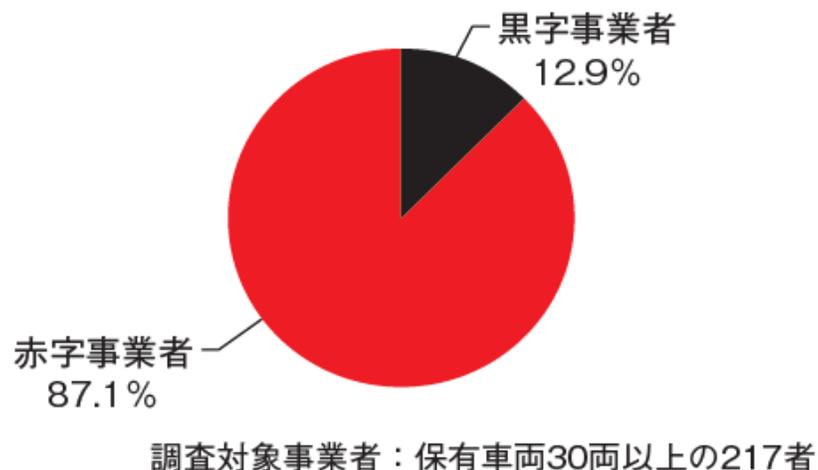
注1：各数値データは、乗合バスの保有車両数が30両以上のバス事業者のデータを採用。  
 注2：三大都市圏とは、埼玉、千葉、東京、神奈川、愛知、三重、岐阜、大阪、京都、兵庫である。  
 資料：国土交通省物流・自動車局作成

### (3) 全国の路線バス事業者の収支状況

- ・利用者数の減少などからバス事業者の経営状況は厳しくなっている。
- ・経営状況の悪化や人材不足などが今後さらに進めば、バス路線が廃止されるなど、交通サービスがさらに悪化することが懸念される。

#### 厳しい経営状況にある一般路線バス事業者の現状

乗合バス事業者の収支状況（2022年度）



路線バスの廃止キロの推移

(単位：km)

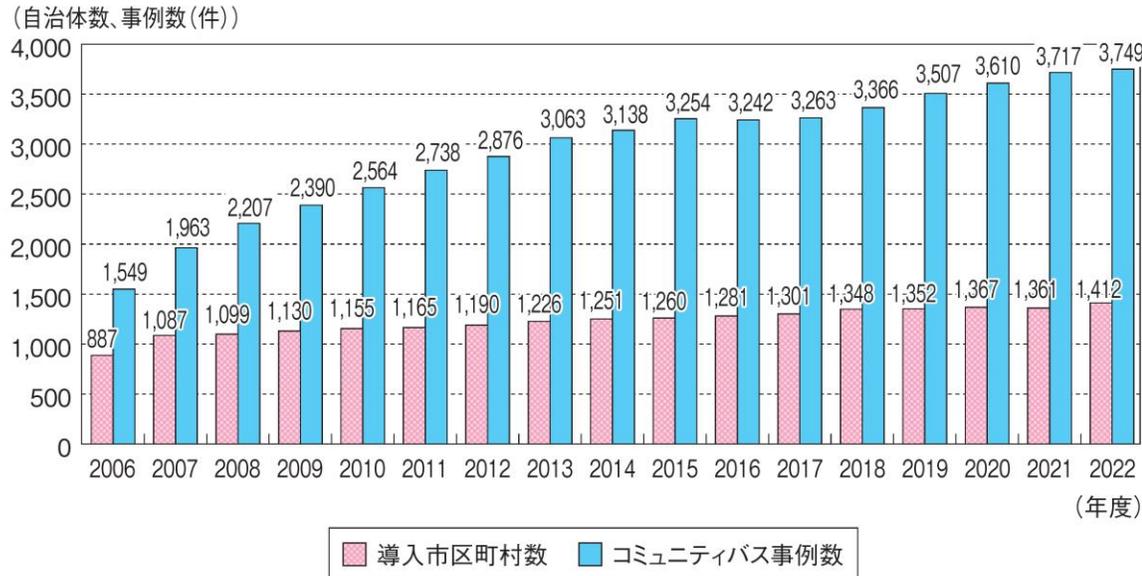
	完全廃止
2013年度	1,143
2014年度	1,590
2015年度	1,312
2016年度	883
2017年度	1,090
2018年度	1,306
2019年度	1,514
2020年度	1,543
2021年度	1,487
2022年度	1,598
計	13,466

資料：国土交通省物流・自動車局作成

## (4) 全国のコミュニティバス・乗合タクシーの導入状況

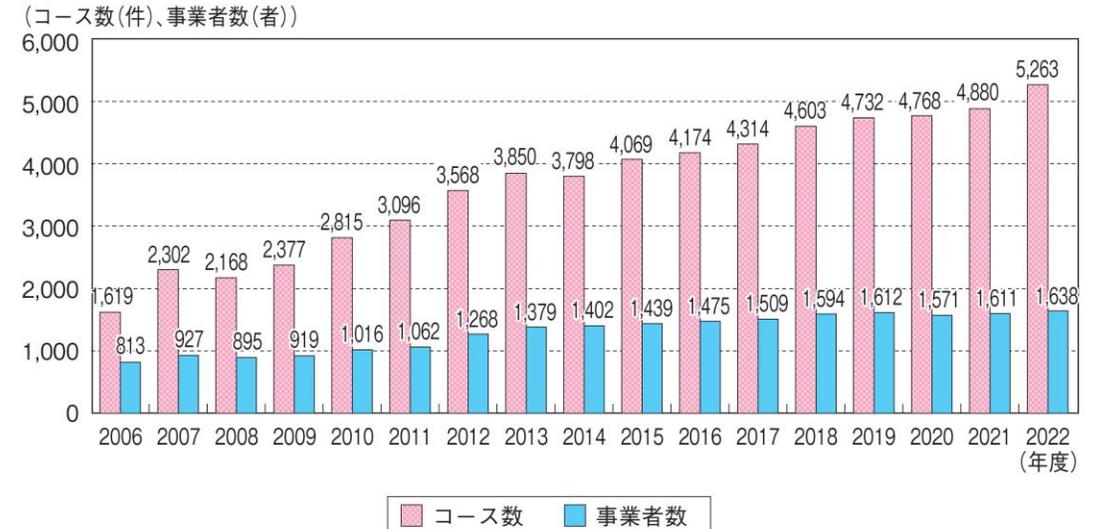
- 一般路線バスによる地域の生活交通の維持が困難となる中で、地域の移動手段を確保するための公共交通システムの一つとして、コミュニティバスやデマンド交通（乗合タクシー等）の導入が進んでいる。

コミュニティバスの導入状況



注：自家用有償旅客運送によるものを含む。  
資料：国土交通省物流・自動車局作成

乗合タクシーの導入状況

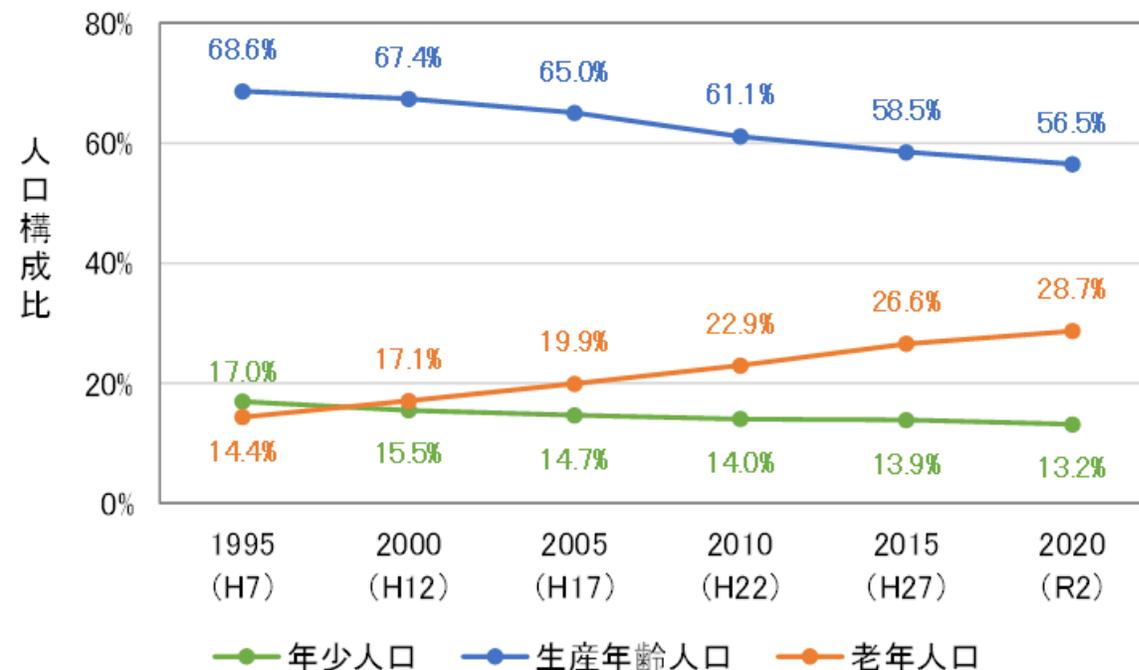
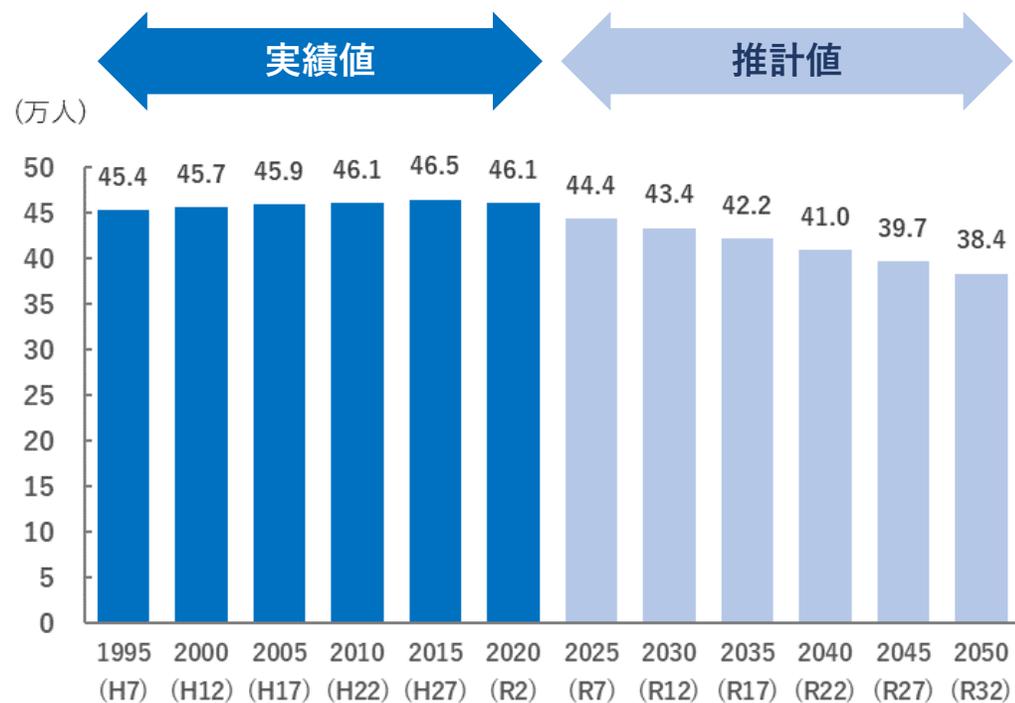


注1：乗合タクシーとは、乗車定員11人未満の車両で行う乗合旅客運送サービスをいう。  
注2：自家用有償旅客運送によるものは含んでいない。  
注3：コース数とは営業区域数・路線数の合計のこと。  
資料：国土交通省物流・自動車局作成

## 6 公共交通・バスの現状（福山市）

### (1) 福山市の人口

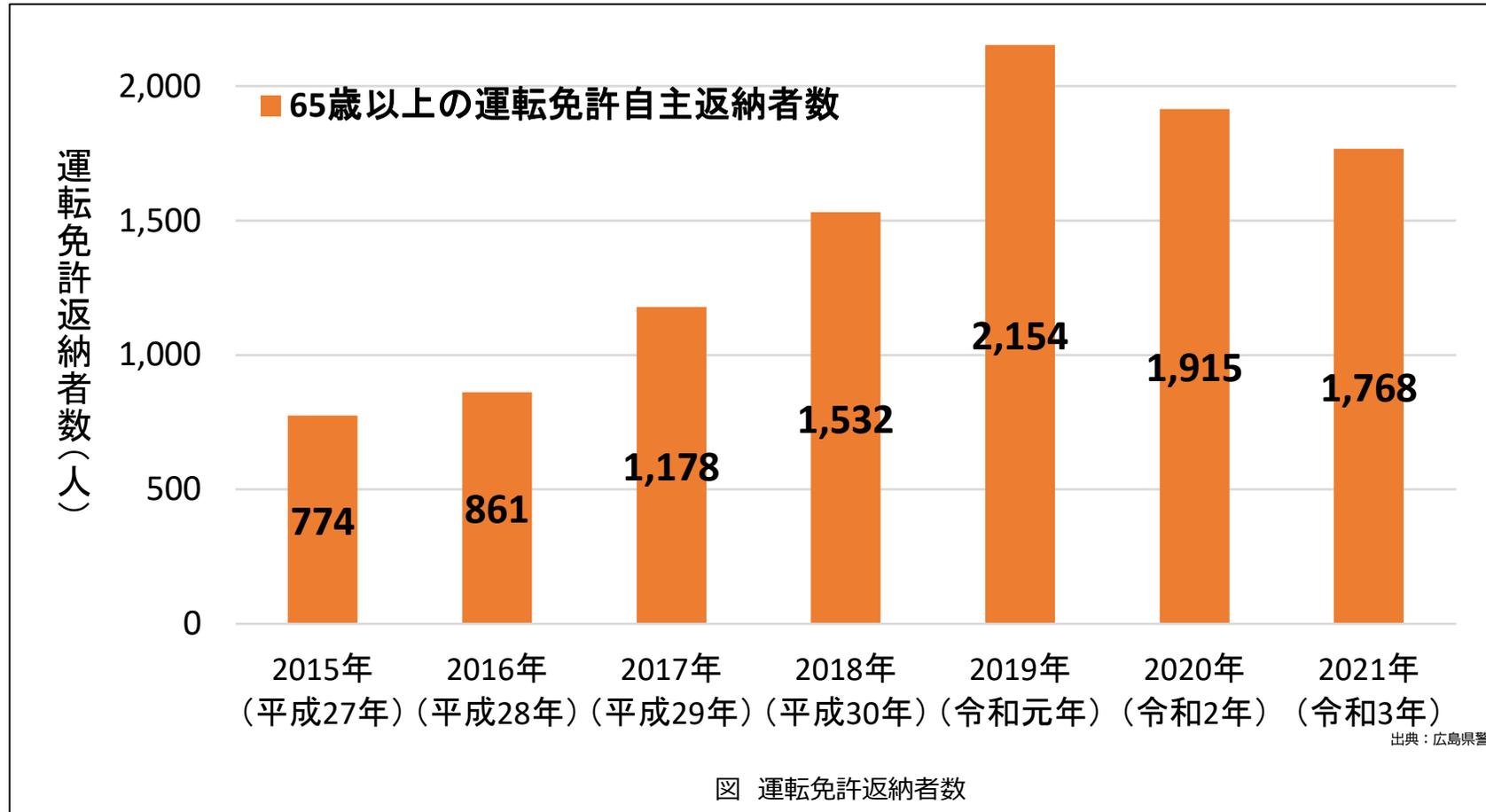
- ・2015年（平成27年）まで増加傾向で推移してきたが、2020年（令和2年）にかけて減少に転じている。
- ・人口構成比の推移をみると、少子高齢化が進行しており、老年人口の構成比が上昇し、年少人口は低下している。



出典：国勢調査，国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（2023年推計）」を基に作成

## (2) 福山市の免許返納者数

- ・ 高齢者の運転免許の返納状況は、直近は新型コロナウイルス感染症の影響もあり減少しているものの、人口構成比及び運転免許保有率の状況から、今後高齢者等の免許返納者数は増加することが想定される。



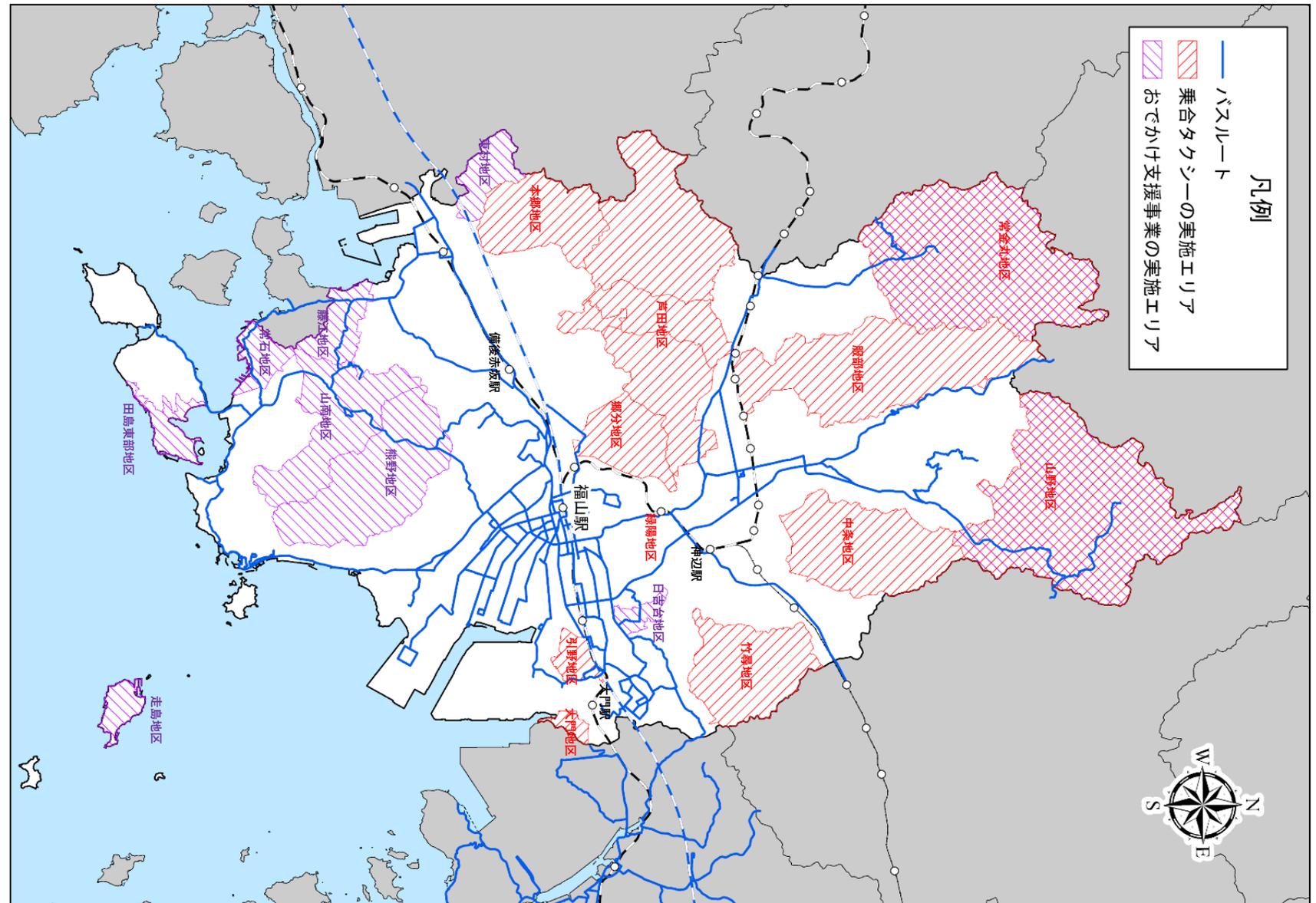
### (3) 福山市公共交通網 (バス路線、乗合タクシー、おでかけ支援事業)

#### 乗合タクシー

- ・ 付近に駅やバス停がない地域 (公共交通空白地) において、タクシー車両を活用し、予約に応じた運行 (デマンド方式) を導入しているもの

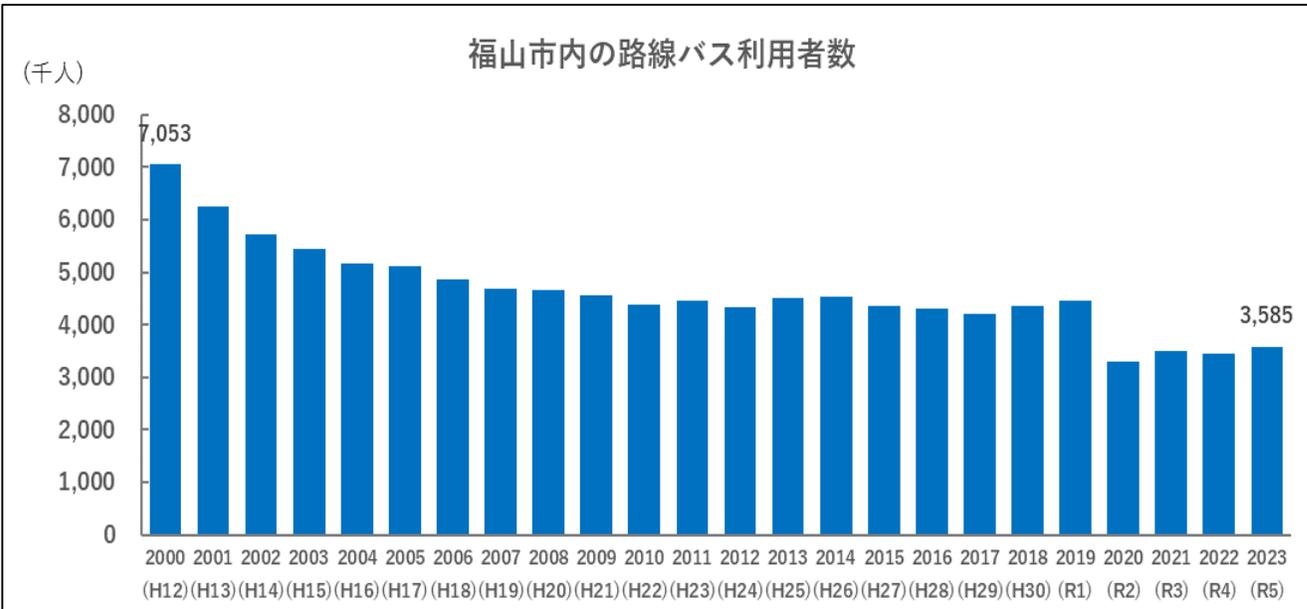
#### おでかけ支援事業

- ・ バス路線と競合しない地域において、地域住民・団体が主体となり、高齢者の外出支援を行うもの

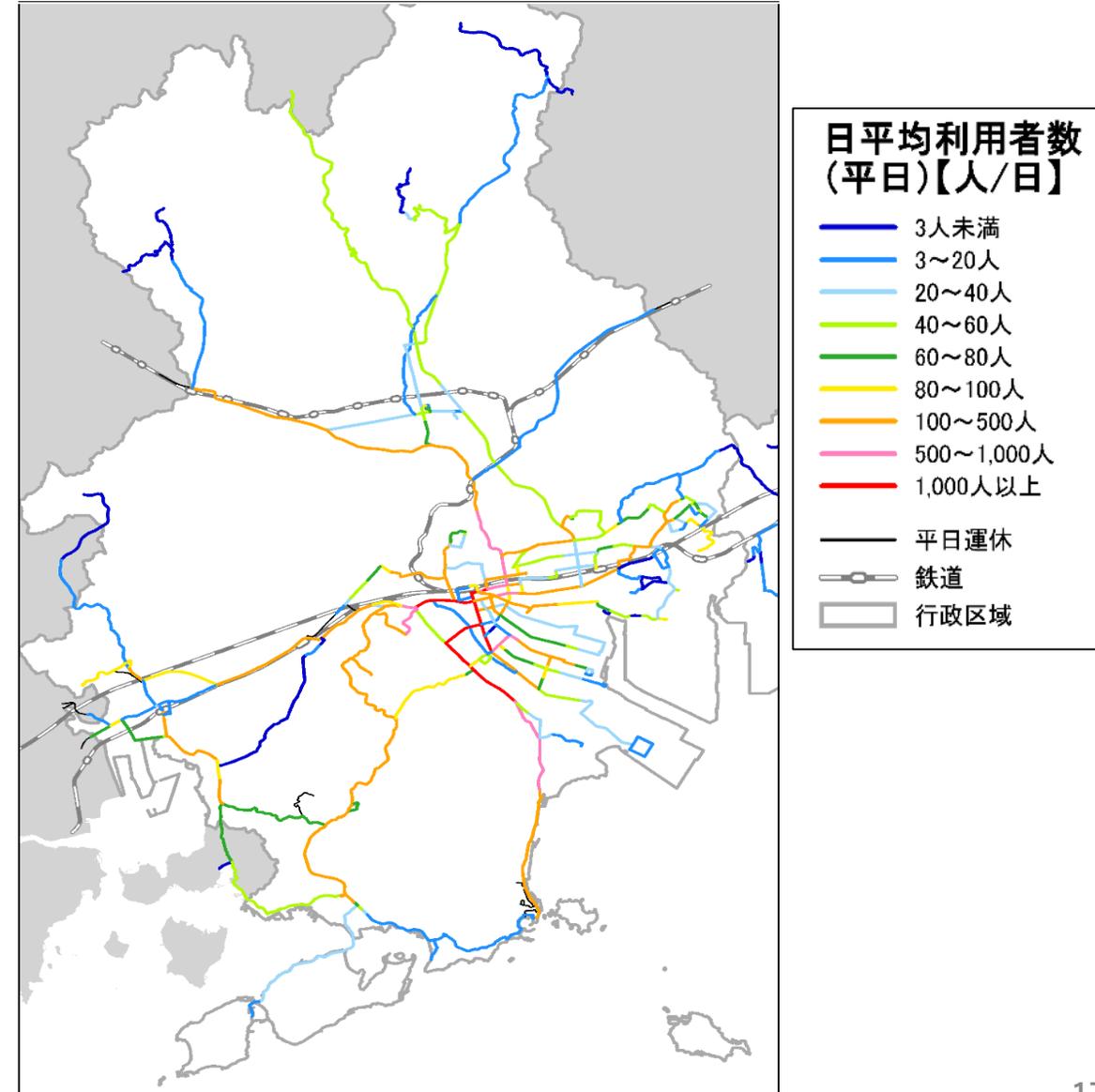


## (4) 福山市の路線バスの利用者数

## (5) 路線ごとの利用者数



※前年10月1日～9月30日までの1年間  
 中心部循環線を含む  
 資料：各交通事業者  
 図 路線バス利用者数の推移



## (6) 路線バスの収支状況

- 福山市内では、運行する100系統の約8割に当たる83系統が赤字系統（経常収益率が100%未満）であり、さらに経常収益率が30%を下回るものが全体の2割を占めている。

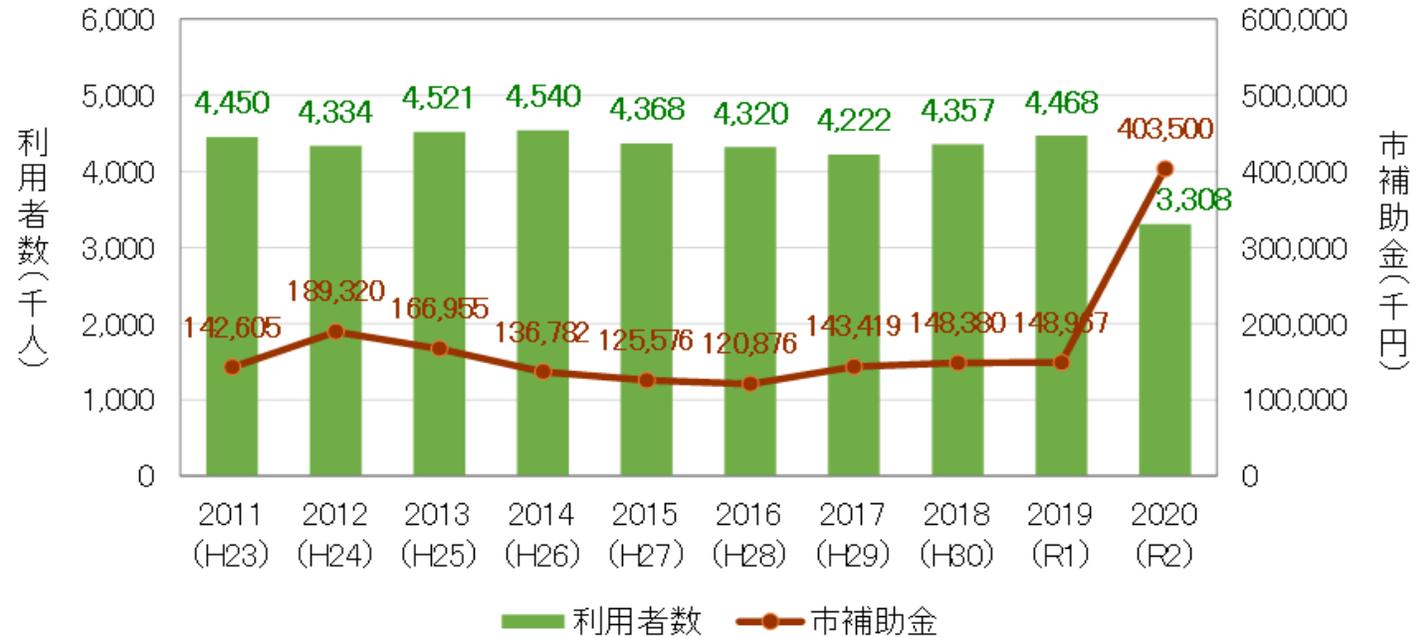
経常収支率	系統数	構成比
100%以上	17	17.0%
50%以上～100%未満	47	47.0%
30%以上～50%未満	16	16.0%
15%以上～30%未満	15	15.0%
15%未満	5	5.0%
計	100	100.0%

※2020年度（令和2年度）

**30%未満が約2割**

## (7) 市からの補助金額の推移

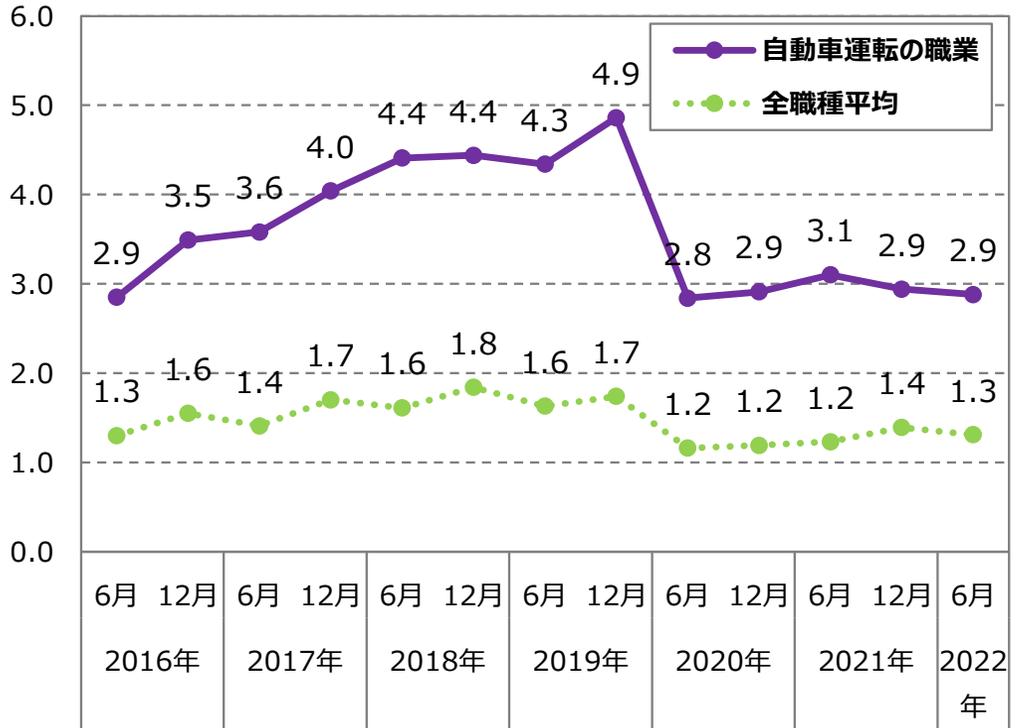
- 路線バス、タクシーの利用者数は、横ばいで推移していましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少しました。また、市補助金については、新型コロナウイルス感染症の影響により一時的に増加しています。



※2020年度は、コロナ禍でも運行を継続している公共交通事業者支援のため実施した、「バス運行費補助金の要件緩和」、「タクシー事業運行維持奨励金」、「衛生用品等整備費補助金」を含む。

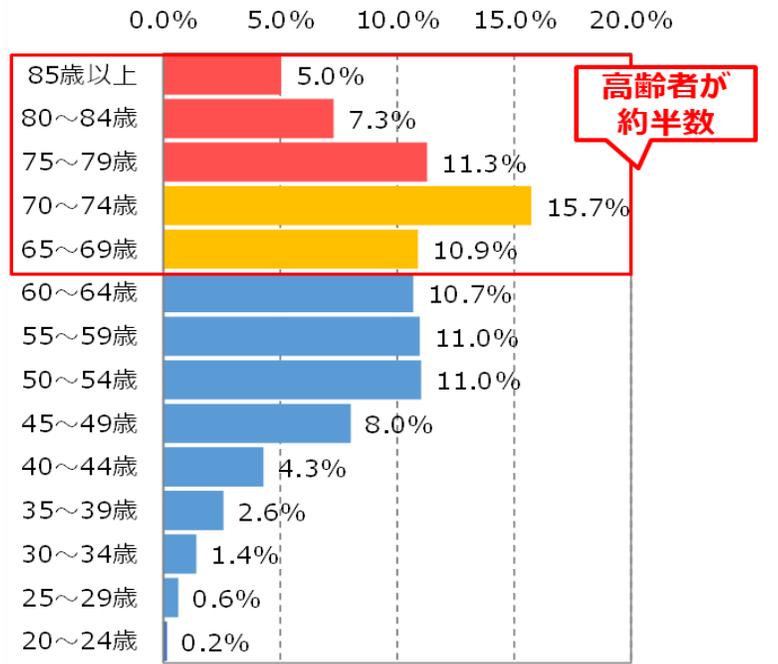
# (8) 担い手不足

- ・バス・タクシー等の自動車運転の職業の求人倍率は全職種平均と比較しても高く、乗務員が不足しています。また乗務員の高齢化も進んでいます。



出典：広島労働局「職業別有効求人・求職及び賃金の状況」

図 広島県内の有効求人倍率の推移  
(バス・タクシー等の自動車運転及び全職業平均)



出典：警察庁「運転免許統計」

図 広島県内の大型二種免許保有者数  
(2021年)

# 7 市民アンケート (2022年実施 対象者：福山市4,500人)

## 通勤・通学の交通手段 [単一回答]

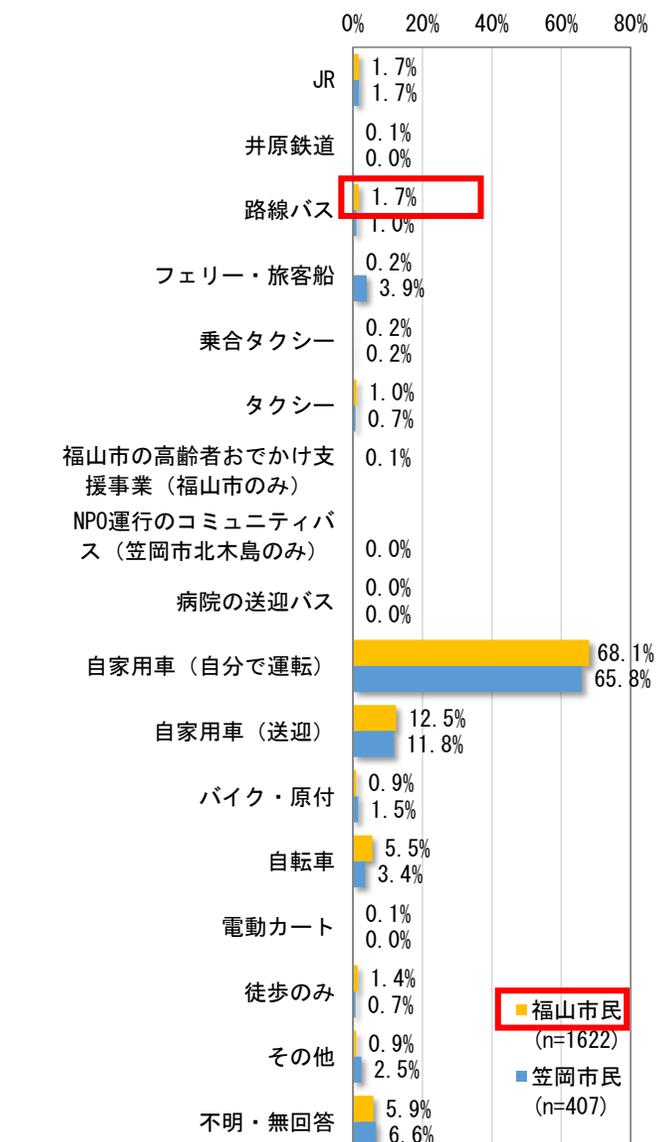
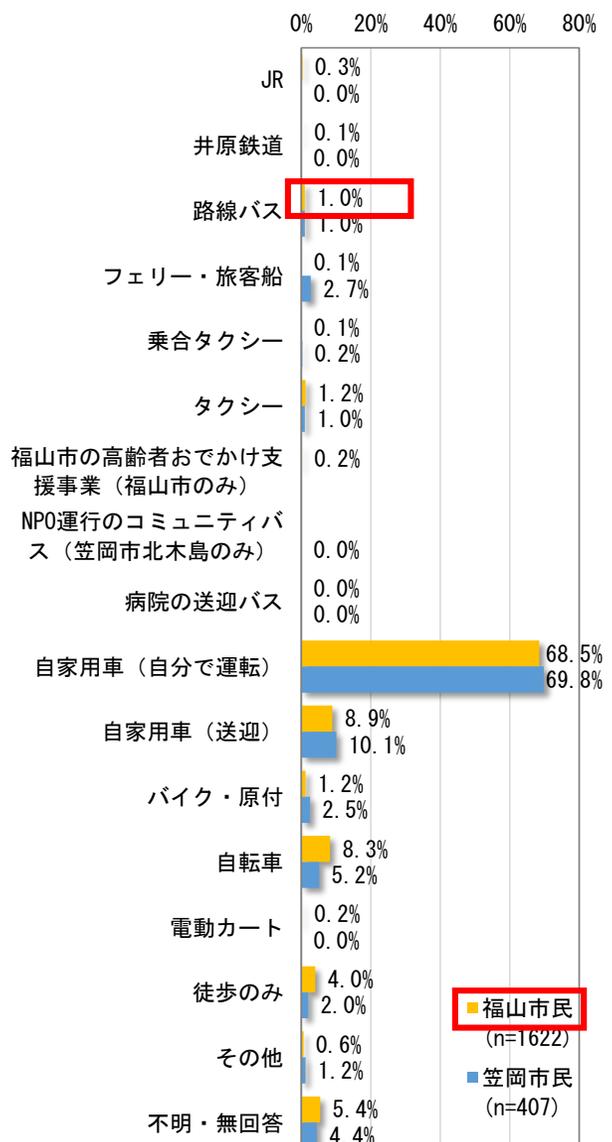
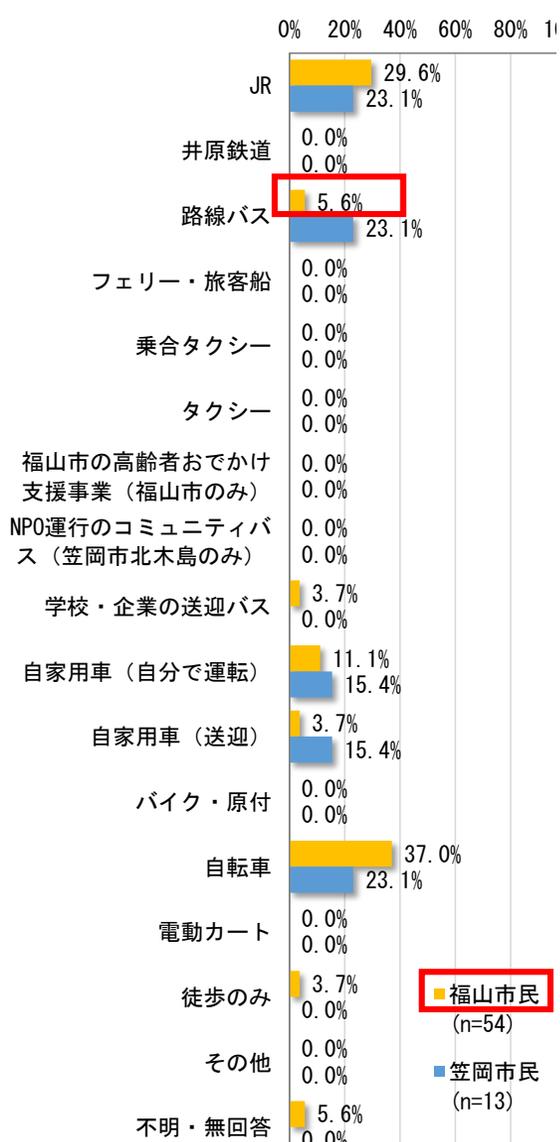
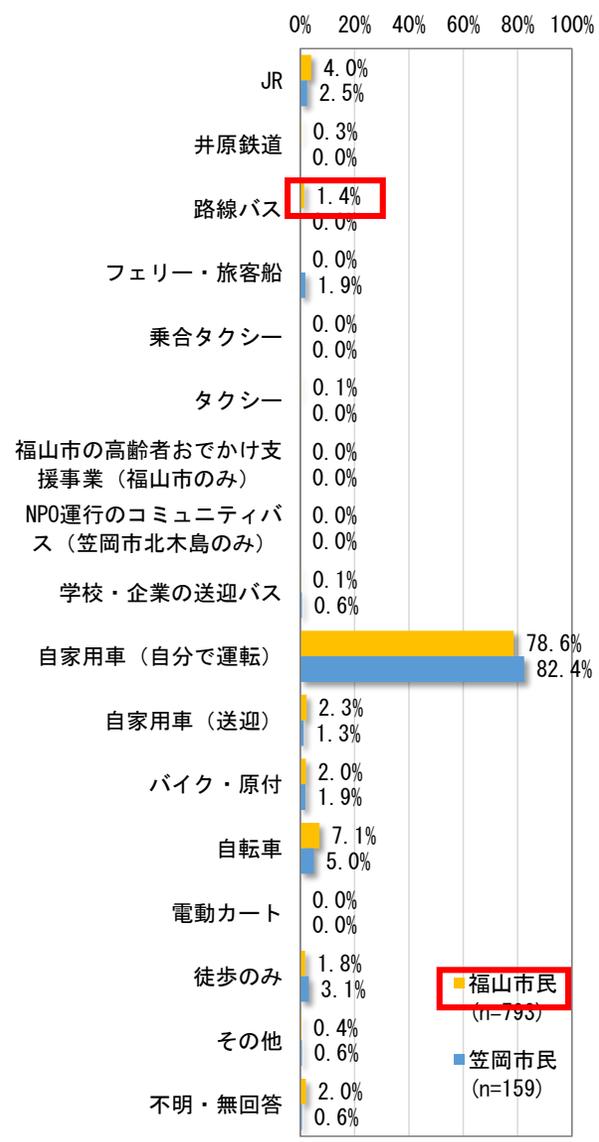
【通勤手段】

【通学手段】

## 買物先への交通手段 [単一回答]

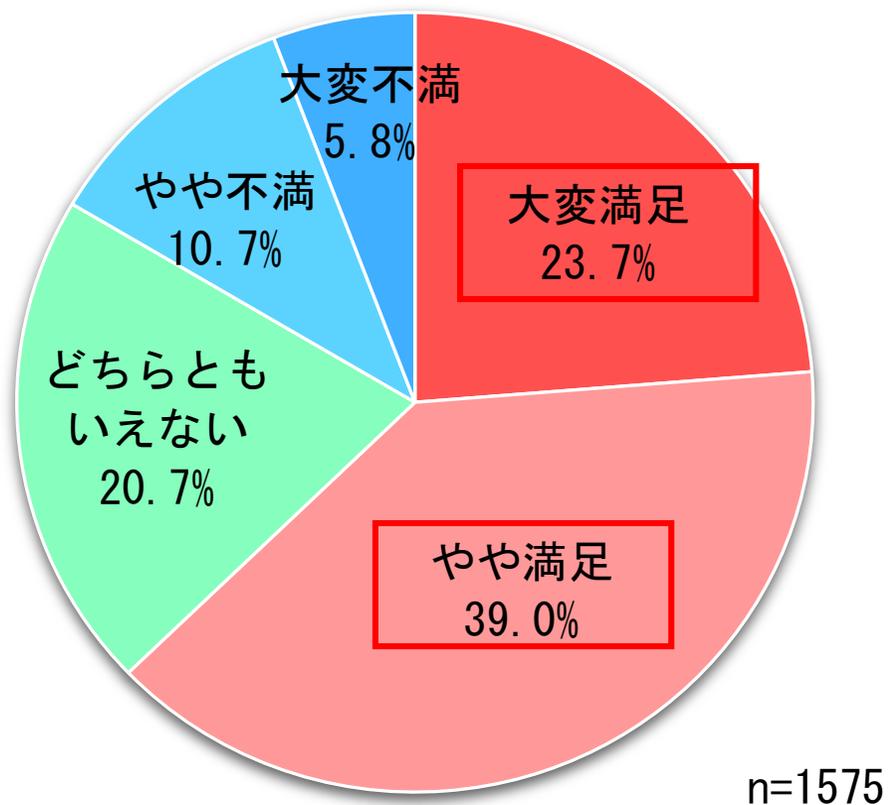
【食料品などの日用品の買物】

【衣料品などのショッピング】



## 交通環境の満足度 [単一回答]

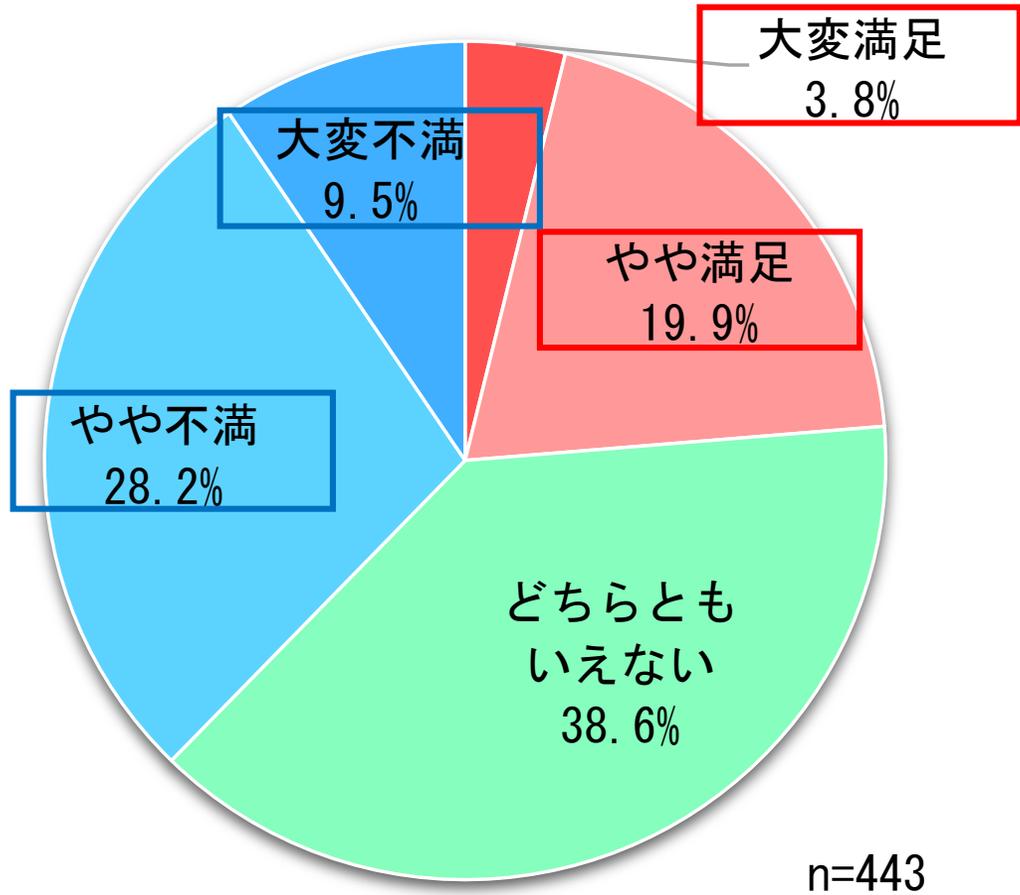
- ・ 約6割の人が普段の交通環境（マイカー利用や公共交通の利用しやすさ）に**満足**
- ・ バスの運行本数が少ないことに**不満**



## 交通環境の不満理由 [複数回答]

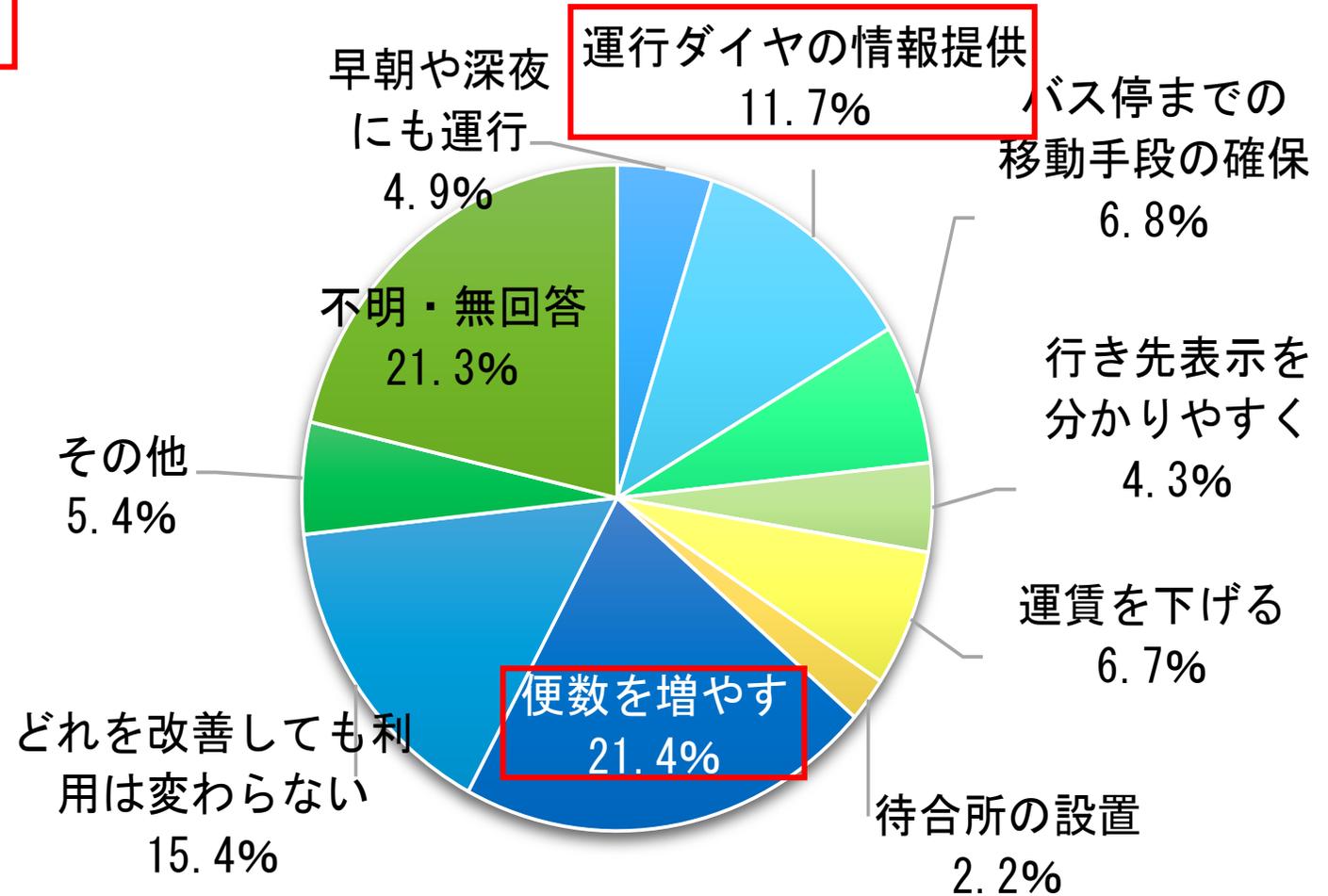
番号	不満理由	件数	
①	自家用車	渋滞がひどい	27件
②		道路環境が悪い	12件
③		駐車場が少ない	7件
④		交通マナーが悪い	2件
⑤		その他	2件
⑥	鉄道	駅が近くにない・アクセスが悪い	27件
⑦		本数が少ない	15件
⑧		始発・終発が時間帯が不便	1件
⑨		その他	5件
⑩	バス	<b>本数が少ない</b>	<b>91件</b>
⑪		バス停が近くにない	22件
⑫		乗換えが不便	2件
⑬		路線が近くにない	14件
⑭		始発・終発が時間帯が不便	6件
⑮		その他	17件
⑯	その他交通	不便で利用できない、利用しにくい	6件
⑰		本数が少ない	6件
⑱		今後の移動に不安を感じる	5件
⑲		近くに利用できる公共交通がない	10件
⑳		その他	9件

路線バスの満足度 [単一回答]

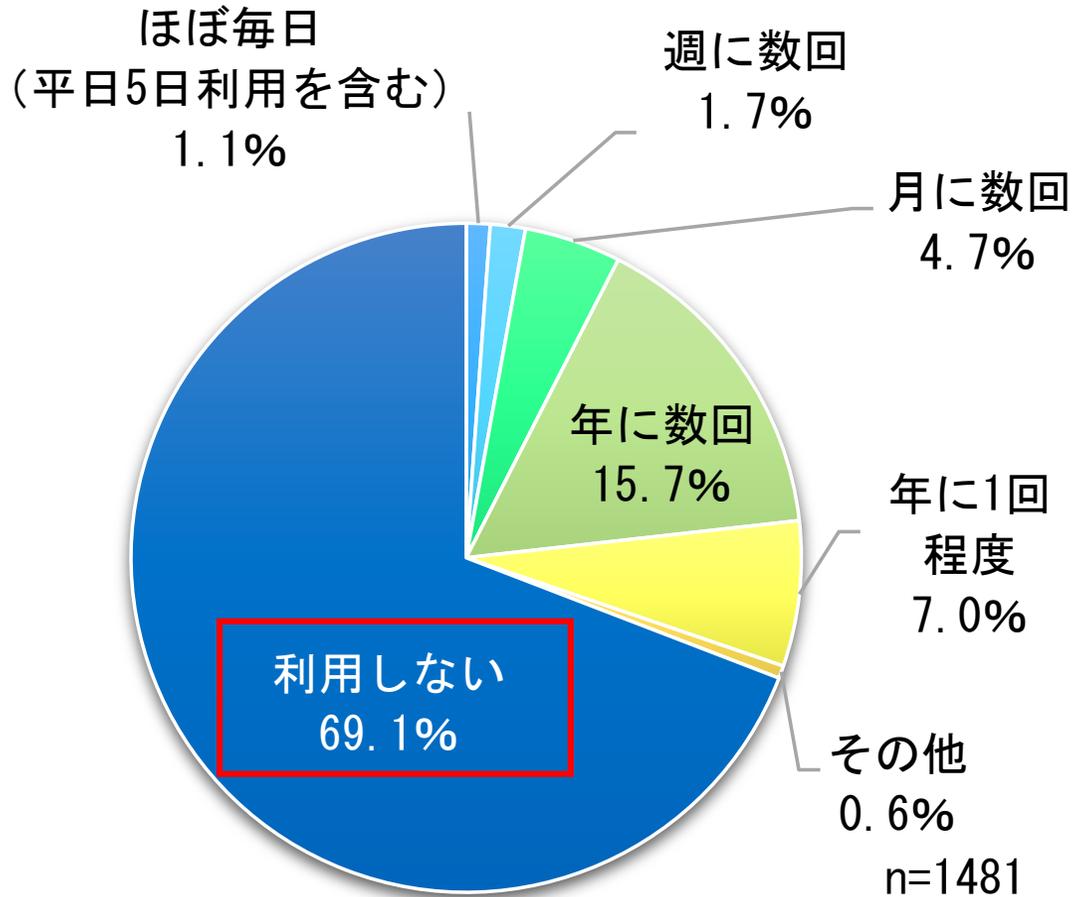


不満（大変不満+やや不満 約38%）が、満足（大変満足+やや満足 約24%）を上回っている。

路線バスの利用を増やすための改善点

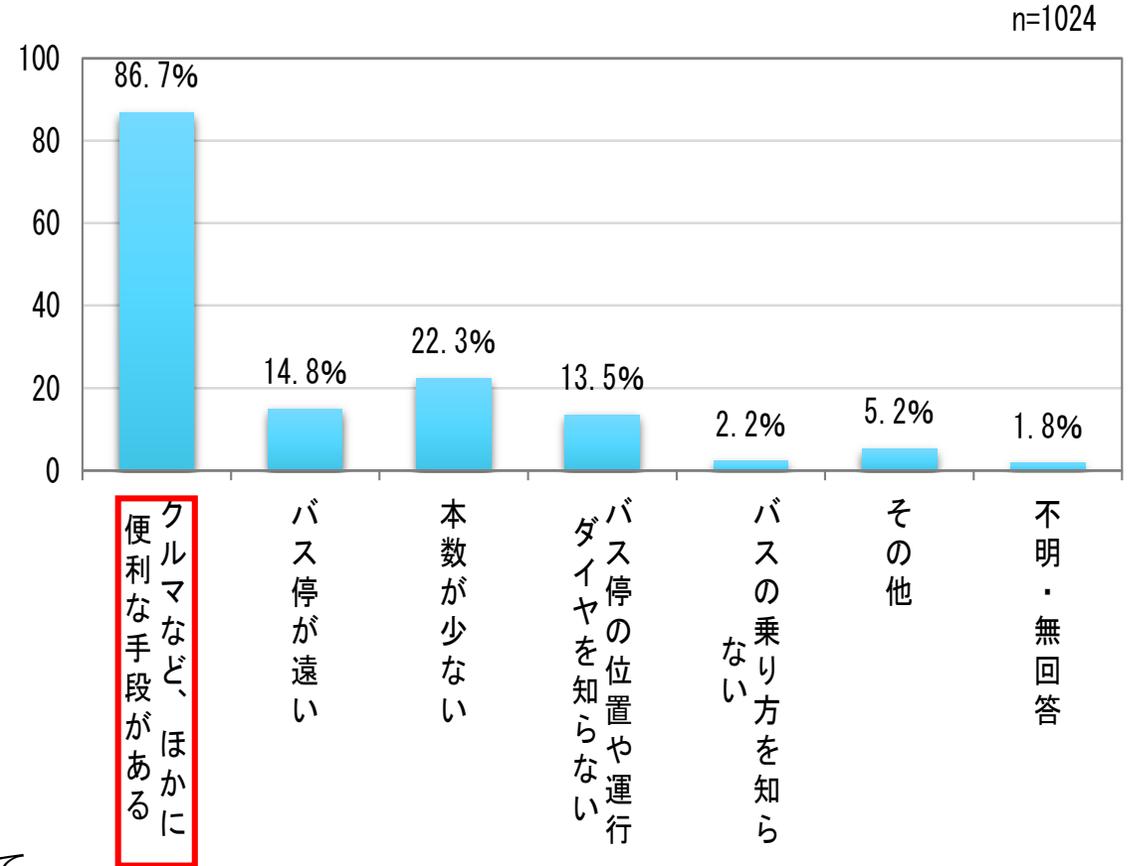


## 路線バスの利用頻度 [単一回答]

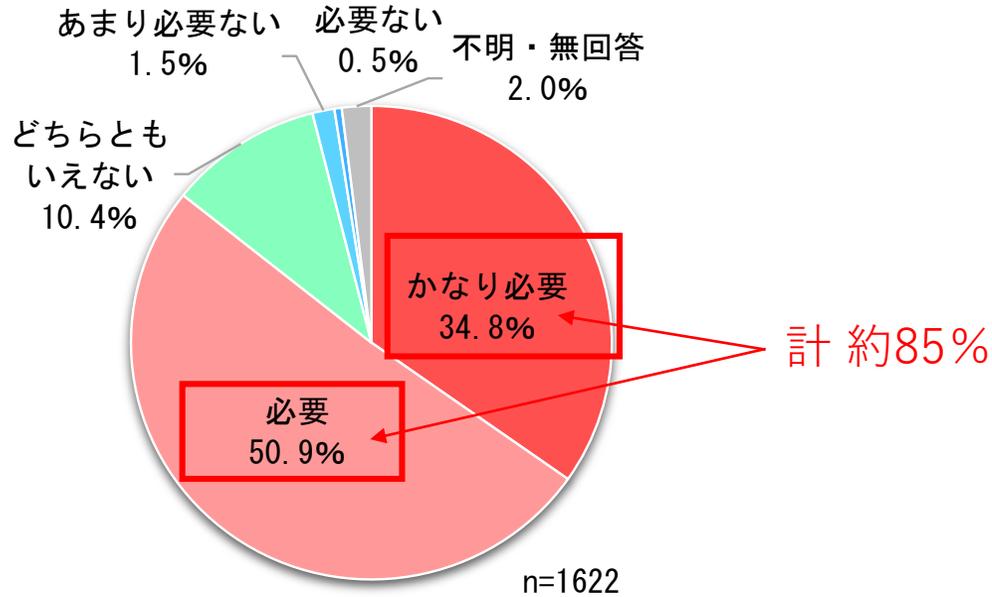


路線バスを利用する人は少なく、約70%が利用していない。利用しない理由は、「車など、ほかに便利な手段がある」が多い。

## 路線バスを利用しない理由 [複数回答]



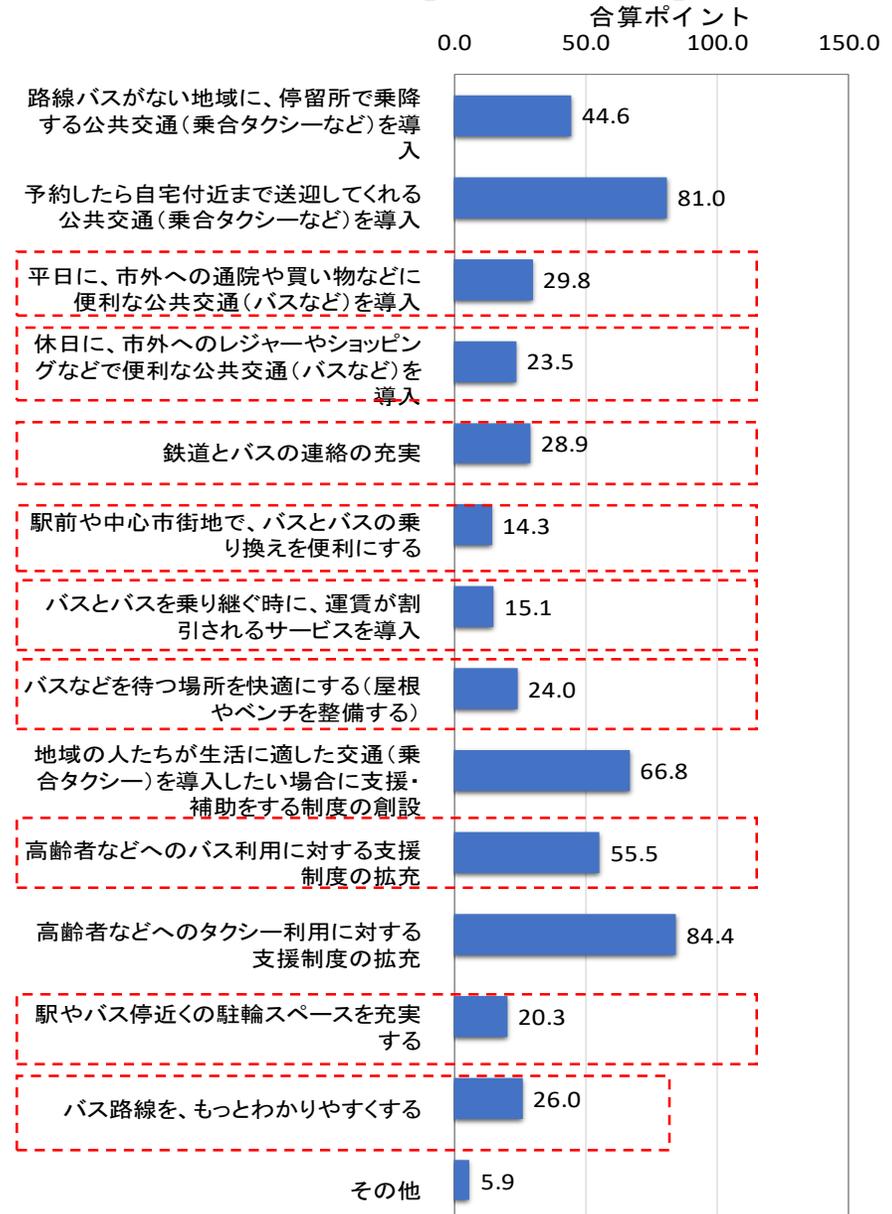
## バスなどの公共交通の必要性 [単一回答]



### 市民アンケートのまとめ

- ・ 路線バスの利用を増やす改善点として「路線バスの便数を増す」の回答がもっとも多い。次いで、「情報提供」となっている。
- ・ 「約70%が利用していない」と回答している。一方、「約85%がバスなどの公共交通は必要」と回答している。

## 重要と思う公共交通の取組 [3つまで回答]



# 8 これまで行ってきた取組（ベスト運動）

- 福山都市圏交通円滑化総合計画におけるCO2削減と交通渋滞緩和を目的とした 会員制のエコ移動運動（会員数21,996人）



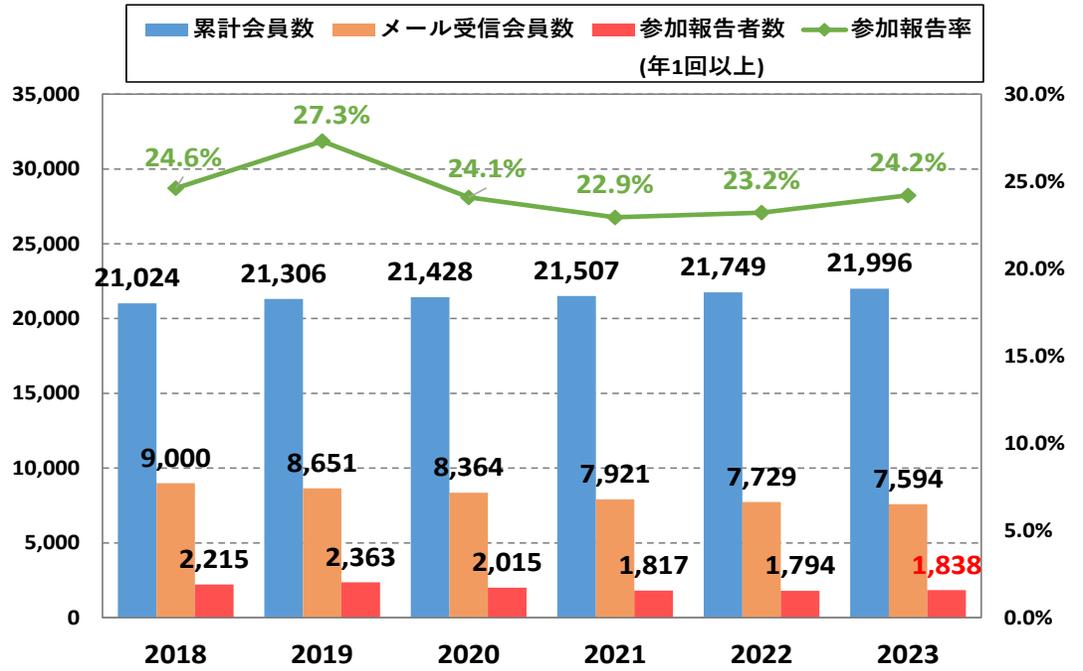
いつもと違う風景。帰りはどこに寄ろう？

### 鉄道・バスで移動

**メリット**

1. 時間に正確！交通渋滞へのイライラが減ります。
2. いつもと違う移動風景。読書もできます。
3. 駐車場や飲酒運転を気にせず帰道を満喫できます。

## ▼ベスト運動会員数・参加報告者数(年1回以上)の推移



### ベスト運動ってなに？

**STEP 1** 月に1回「エコ移動」をして

**STEP 2** ネットで報告すると

**STEP 3** 協賛企業から景品をもらえるチャンス！

ほかにもイイことたくさん！  
くわしく見る

は **bingo environmentally sustainable transport** の略称です

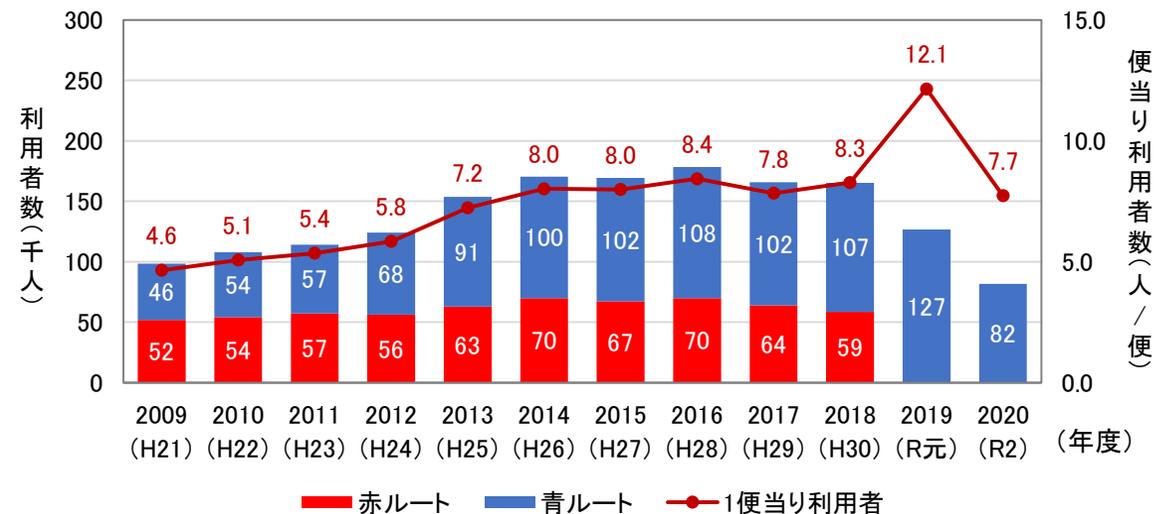
備後・井笠地域における 環境に配慮した 持続可能な かしいクルマの使い方

## 8 これまで行ってきた取組（中心部循環路線・通称：まわローズ）

- 2009年2月から買い物施設や医療機関等が集積する中心市街地を循環するラストワンマイルの移動手段として運行。
- 利用者数は、2013年度以降、15万人以上で推移。赤ルートが廃止された2019年度に減少。2020年度は新型コロナウイルス感染症の影響で減少。



項目	内容
名称	中心部循環路線(愛称:まわローズ)
エリア	福山市中心部
運行事業者	中国バス, 鞆鉄道, 井笠バスカンパニー
運行系統・本数	運行系統 2009.2から2系統で運行開始 青ルート(右回り), 赤ルート(左回り) ⇒2019年度から青ルートのみで運行 運行本数: 青ルート29便/日 ※運行開始時は各ルート29便/日 運行時間 9:10~18:30, 始発・終発を除き20分間隔
所要時間	1循環30分
運賃(1乗車)	大人160円, 小人80円(定額)



- 地域の現状、課題は？ （解決策は？）

# 10 今後の予定

	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月～
プラットフォーム開催	○	○			○			○			
実証事業の検討		■									
実証事業			■								
実証事業及び利用促進策の検討				■							
ネットワークの検討・提示				■							
新たな路線等の検討・提示				■							
施策中間取りまとめ								■			

次年度以降、施策ごとにプラットフォームの構成員が協働して、事業を実施・検証しながら、利用者の増加に向けた取組を継続していく。